

# 涓涓构藻兼姤缙 - 涓涓涑鏼工逢鑑伴掬鏼朵龔 - 鏼儿棉錦序汉组愠施洪ゆ侯 中印展开世上最便宜小车争夺

汽车

浣漏

鎏賤龔浜庸細2008/01/28 12:11

20世纪30年代，圣雄甘地一身印度土布，以此来抵制国外产品。时光流转70年后，甘地的非暴力不合作演化成印度对全球市场的吸引，1月10日，印度车展上亮相的“人民汽车”——TATA Nano预售价仅为2467美元，价格比中国最廉价的车型便宜了三分之一，“印度象”在国际市场上直白地将了“中国龙”一军——“永远不要低估你的对手”！

1

（资料图片）

塔塔汽车为这款新车起了个好听的名字“Nano”——与苹果音乐播放器Nano同名。而在印地语中，“Tata”代表“大生意，大事业”。

塔塔集团CEO兼董事长拉坦·塔塔表示，在印度，许多四口之家共乘一辆摩托车出行，父亲驾驶，母亲坐后座，中间夹坐着两个孩子。该车的设计目的是通过让更多的人放弃骑摩托车而改用汽车来改进马路行驶安全。

2

（资料图片）

这样的思路在中国也时常被提及，广州“禁摩”为此还在过渡期专门为摩托开辟了“专用车道”，但显然，印度人在数学逻辑思考能力上比我们高明——印度首先设计了从摩托城市向汽车城市进化的过渡性产品，最关键的是它的价格。

这款全球最廉价的4门紧凑型汽车预售价还不到2500美元，确切地说，是10万印度卢比，约合2467美元，按照如今人民币汇率，大约17923元人民币。

德国博世(Bosch)公司是该款轿车的主要零部件供应商之一，博世-印度公司总裁Albert认为，塔塔公司的预测是“现实的”，而且很可能还有些“保守”。“塔塔公司开辟了一个全新的轿车区间，目标客户群是印度每年会买新摩托车的800万消费者，他们买车是用作4口或5口之家的交通工具，可以想象，这个消费群体的20%会改买比摩托车没有贵出许多的该款微型轿车(约10万卢比)，一辆配置较好的摩托车的价格在印度约为8万卢比。”Albert表示。

印度的媒体对这家本地企业十分仁慈，表示它的出现将使更多印度民众实现买车的梦想，Nano也因此被亲切地称为“人民汽车”。

为此喝彩的有之，当然也有泼冷水的，德国欧宝(Opel)公司市场部表示，目前市场上的这类微型轿车只不过是两轮摩托车的“替代品”，对于欧洲的轿车制造商来说，在这个微型轿车区间内，价格

低于5000至6000欧元，又配备必要的安全和环保装置，同时还能有一定利润，这基本上是不大可能实现的。

中国同样可以办到

但西方制造厂家嗤之以鼻的下游市场，正在被中印以低成本优势全面覆盖却是不争的事实——目前中国销售的最便宜汽车，大概是奇瑞QQ3和吉利豪情，价格为2.98万元，而目前最经济的奥拓标准款全国统一售价仅为2.38万元(带空调)。

一位奇瑞内部人士对记者表示，如果降低各项成本，中国车一样可以办到。

这句话从Nano的配置清单上可以找到依据：配备0.66L发动机，仅有一个风挡雨刷器，没有方向盘助力系统、电动车窗和空调系统，使用黏合技术替代传统的焊接；更多使用塑料，替代现有的钢板。

“如果将QQ308减少钢板厚度、减少发动机排量、降低原材料质量、降低研发成本再加上政策鼓励，我们造出一辆2万元以内的车或许并不难。”那位奇瑞人士宣称。

记者找到了一位参与车展的业内人士，他表示：“就算是廉价，估计中国消费者也很难接受如此惨淡的内饰设计。”他的话或许代表了许多中国厂家的心声：“中国车本身的成本高。”

但“QQ”式的成功经历却以市场数据告诉了厂家，其实下游市场大有可为，不难看出，“QQ”、Nano都有市场共性——发源于欠发达汽车市场，它们的动力参数和排放指标很难达到欧美这些汽车工业国家的高标准。短期看，这些车出口无望，但在本国都有很好的市场销售前景。

可中国出现了2.38万元的微车，为什么没出现1.8万元的微车？一位业内人士道出了奇瑞们不愿说的：“中国汽车市场井喷式发展后，多数厂家已将产品附加值提上了议事日程。”而自主厂家，显然在东部成熟市场寻找比Nano低价倾销更为高明的营销手段。

硬币总有两面，这个道理是不是在中国放之四海皆准？